

説明資料

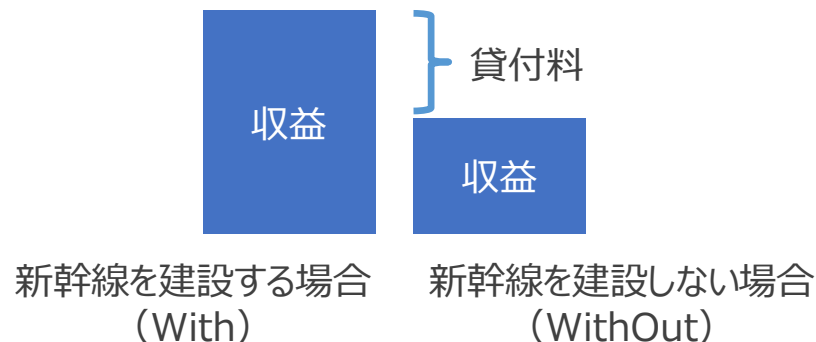
令和8年5月29日
国土交通省鉄道局

課題	整理すべき論点		今後の方向性
- 整備財源としての貸付料の長期的かつ安定的な確保 - 営業主体における長期的な経営の見通し	論点 1	貸付期間	将来的に貸付けが継続することを前提に、開業後31年目以降も現行と同程度（30年）に設定。
	論点 2	貸付料の改定／固定・変動	固定制を基本としつつ、受益に一定程度以上の変動が生じた場合には増減。
適正な受益の把握と貸付料への反映	論点 3	貸付料（受益）の算定方法	With/Without方式を見直し、不動産賃料の考え方を参考とした算定方式を導入。
	論点 4	受益の範囲① （接続利益（根元受益））	算定方法の見直しにより、関連線区の利益としてではなく、対象線区の利益として貸付料に反映。
	論点 5	受益の範囲② （関連線区）	31年目以降も一定の受益が生じているものとして、貸付料に反映。
	論点 6	受益の範囲③ （並行在来線）	31年目以降も一定の受益が生じているものとして、貸付料に反映。
	論点 7	受益の範囲④ （関連収入）	構内営業料などの運輸雑収について、より正確に実態を把握し、貸付料に反映。
将来的な課題への備え	論点 8	大規模改修	施設保有者たる鉄道・運輸機構が責任を負うことを明確化。 必要となる費用には貸付料も充当することになると考えられるが、大規模改修に必要な財源確保策については引き続き検討。

- ・ 今後の方向性を示す前提として、「何のための貸付料」か、整備新幹線の整備財源として活用するのであれば、今後の整備の方向性も含めて明確にすべき。
- ・ 整備新幹線の整備は国民負担を伴うものでもあり、次世代の納得感も含めて、国民目線を忘れてはならず、その点も明確に示すべき。
- ・ 国や鉄道・運輸機構とＪＲとの関係性をより明確に示すべき。
- ・ 貸付期間内での貸付料の定期的な見直しにも検討の余地があるのではないか。
- ・ 線区ごとに利用状況に差がある中、全ての線区で一律の算定方法を適用することは妥当なのか。
- ・ 貸付料に不動産賃料の考え方を当てはめることの妥当性について整理が必要ではないか。
- ・ 31年目以降の貸付料については、30年間の実績を基にすれば、不動産賃料の考え方を踏まえた算定が可能ではないか。
- ・ 営業主の個別事情も斟酌すべき。
- ・ 大規模改修については、貸付料に限らず、幅広い観点から国民理解も得られるような財源確保策を検討すべき。

- 本来、鉄道事業の**整備費は、本来、事業主体が自ら必要な資金を調達して、関連事業を含めた整備に伴う収益で回収すべきもの**。（参考）リニア中央新幹線（東京－名古屋間で約11兆円の事業規模）についてはJR東海が自らの事業収入により整備。
- しかしながら、整備新幹線については、国が整備を行い、それを鉄道事業者に貸し付ける「**上下分離**」方式を採用しており、これまでの整備新幹線における貸付料収入は、将来の整備新幹線の財源に充てられてきた。今後、人口減少下では、**個々の線区における収益性精査の重要性が増す**と共に、国民理解を得て事業を推進するには**当該事業収益を整備費に充てることが望ましい**。
- 整備新幹線の財源は貸付料を除いた部分を国と地方が2：1で負担するルールであり、国民負担や地方負担の適正化の観点から、建設された**整備新幹線から得られる投資の果実が、しっかりと貸付料に反映されることが必要**。そのためには、現行制度について、以下の点を取り入れ、改善することが適正な貸付料を設定する上での前提となる。
 - ・ **物価状況（運賃収入の増加といった物価上昇に伴う収益増加等）や需要実績を貸付料に反映する**仕組みの導入
 - ・ （線区が二社間に跨る場合も含めた）**接続利益※の反映**（※新たな線区が開業することによって既存線区に追加的に生じる収益の増加）
 - ・ 不動産などの関連収入のうち、**整備新幹線なかりせば得られなかった収入の反映**
 - ・ **適正な貸付料を算定するために必要な情報開示**（例：線区ごとの収支、B/C算出の基礎となったデータ）
- その際、民間事業者の創意工夫や経営努力を阻害しないことも当然に重要であり、例えば、①**需要や物価について上振れ・下振れ双方を反映する**スキームとする、②不動産収入を収益に反映するのではなく、その別案として、**駅建設の費用を民間事業者の負担**として整備費に含めない、といったことも検討の余地。

整備新幹線の貸付料の考え方



潜在的に徴収すべき貸付料収入の例（機械的な試算）

	線区（例）	機械的な試算額
需要予測と実績の乖離 （注1）	金沢－高崎間 （金沢開業時）	176億円／年 （5,280億円／30年）
	盛岡－新青森間 （新函館北斗開業時）	40億円／年 （1,200億円／30年）
接続利益 （注2）	高崎－長野間 （敦賀開業時）	23億円／年 （690億円／30年）

（注1）開業後5年間の平均乗車人員数と当初の需要予測の人員数との倍率で貸付料も増加すると仮定している。

（注2）長野－金沢間の開業から5年間の平均乗車人員数と敦賀開業後の令和6年度の乗車人員数との倍率で貸付料も増加すると仮定している。

- 我が国において地震や風水害などの自然災害が激甚化・頻発化する中、整備新幹線についても、自然災害発生リスクを見据えた対応は重要な課題。
- 将来にわたって整備新幹線の安定的な運行を確保していく上では、大規模改修への対応のみならず、自然災害への備えといった点にも留意が必要。

大規模地震による新幹線の被害

	兵庫県南部地震 (阪神・淡路大震災)	新潟県中越地震	東北地方太平洋沖地震 (東日本大震災)	熊本地震	令和3年福島県沖地震	令和4年福島県沖地震
発生日時	H7. 1. 17(火) 5:46	H16. 10. 23(土) 17:56	H23. 3. 11(金) 14:46	H28. 4. 14(木) 21:26	R3. 2. 13(土) 23:07	R4. 3. 16(水) 23:36
地震の規模 (マグニチュード)	M7. 3 (気象庁マグニチュード)	M6. 8 (気象庁マグニチュード)	M9. 0 (モーメントマグニチュード)	M6. 5 (気象庁マグニチュード)	M7. 3 (気象庁マグニチュード)	M7. 4 (気象庁マグニチュード)



平成7(1995)年 兵庫県南部地震
山陽新幹線の被害状況

	山陽新幹線	上越新幹線	東北新幹線 ※1	九州新幹線	東北新幹線	東北新幹線
被害を受けた区間	新大阪～姫路 83km	浦佐～燕三条 65km	大宮～いわて沼宮内 536km	新玉名～新水俣 54km	新白河～一ノ関 227km	郡山～くりこま高原 172km
列車脱線	なし (始発前に地震)	1列車	1列車 (回送列車)	1列車 (回送列車)	なし	1列車
死傷者数	なし	なし	なし	なし	なし	負傷者6名
倒れた高架橋 落ちた橋梁(箇所)	8	なし	なし	なし	なし	なし
覆工が壊れた トンネル(箇所)	1	5	なし	なし	なし	なし
電化柱の折損等 (本)	43	136	約540(約270)	なし	約60	約90
高架橋の柱等の 損傷等(箇所)	708	8	約100(約20)	33	約10	約20
変電設備の故障 (箇所)	3	1	約10(約10)	なし	なし	1
橋梁の桁ずれ (箇所)	72	1	2(7)	4	1	2
被害箇所総数 (箇所)			約1,200		約940	約1,000
地震発生日から全線 運転再開までの日数	81日	66日	49日	13日	11日	29日



平成16(2004)年 新潟県中越地震
上越新幹線の被害状況



平成23(2011)年 東北地方太平洋沖地震
東北新幹線の被害状況

※1: () の数値: H23. 4. 7の余震(M7. 1)による被害数量